

Audit de la surveillance de la commande du trafic régional de voyageurs

Office fédéral des transports

L'essentiel en bref

La Confédération et les cantons commandent conjointement les prestations de transport régional de voyageurs (TRV). Ce dernier n'est pas autonome financièrement, et les deux commanditaires susmentionnés indemnisent les entreprises de transport de leurs coûts planifiés non couverts dans toute la Suisse, à raison d'un milliard de francs par an chacun.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a examiné les mécanismes de contrôle du TRV, les délimitations entre le trafic régional et le trafic local ainsi que certains aspects de la rentabilité. L'audit a été réalisé auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) et dans les cantons de Berne, de Bâle-Campagne, des Grisons et de Soleure.

Les résultats sont contrastés. Alors que la collaboration des deux commanditaires et les contrôles pourraient être améliorés, la délimitation entre le trafic régional et local est bonne. La rentabilité du TRV dans son ensemble se développe de manière plutôt positive, mais certains instruments essentiels au pilotage de l'évolution des coûts ne sont pas ou presque pas utilisés.

Les commanditaires doivent se fier à la comptabilité des coûts des entreprises de transport

Les instruments existants – audit des comptes annuels par un organe de révision externe et audit des comptes selon la législation sur les subventions par l'OFT – ne permettent pas de confirmer l'exactitude des coûts effectifs des entreprises de transport.

Ce sont ces dernières qui doivent confirmer l'exactitude de la comptabilité par secteurs du TRV. En tant que commanditaire conjoint et autorité de surveillance, l'OFT doit veiller à chercher des solutions praticables qui tiennent compte des risques en collaboration avec les cantons et les entreprises de transport.

Un désenchevêtrement de la procédure de commande actuelle doit être envisagé

Actuellement, l'OFT et les cantons commandent conjointement tant les lignes de bus que les lignes de chemin de fer. Les possibilités d'amélioration doivent être exploitées dans le cadre de la réforme en cours du TRV. Une solution serait de désenchevêtrer partiellement la procédure de commande des services de trains et d'autobus. Ainsi, les services d'autobus seraient à l'avenir commandés uniquement par les cantons.

Dans le contexte de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), cette approche semble judicieuse et mérite d'être examinée. En plus dudit désenchevêtrement partiel et du système actuel, une autre solution selon laquelle les services de trains pourraient être commandés exclusivement par la Confédération devrait être examinée.

Les rôles et les tâches des deux commanditaires doivent être clairement définis

La commande de prestations du TRV est une tâche commune à la Confédération (représentée par l'OFT) et aux cantons. Selon les directives fédérales, les cantons sont chargés de planifier et d'examiner l'offre, de négocier avec les entreprises de transport et de vérifier la qualité des prestations. Ni l'OFT ni les cantons concernés par l'audit ne fournissent une description plus détaillée de ces tâches communes.

Des structures et des directives propres à chaque canton régissent l'application de la procédure de commande. Alors que la moitié des offices concernés par l'audit adoptent une méthode de travail orientée vers les processus, les autres ne disposent pas de telles structures. L'OFT a établi des contrôles et des directives relatives aux processus pour ses tâches. Il est impossible de bien comprendre la collaboration décrite par les deux commanditaires, car celle-ci n'est pas suffisamment documentée (p. ex. contrôles et résultats). Afin de garantir une mise en œuvre uniforme de la procédure de commande, l'OFT et les cantons doivent fixer conjointement les conditions-cadres minimales et veiller à leur application. C'est le seul moyen d'éviter systématiquement les redondances et les lacunes dans la collaboration. La définition des rôles doit se faire indépendamment d'un éventuel désenchevêtrement de la procédure de commande.

Les possibilités d'amélioration de la rentabilité ne sont que timidement exploitées

Les deux commanditaires et les entreprises de transport s'efforcent d'améliorer régulièrement la rentabilité du TRV. Ils appliquent différentes mesures (p. ex. marketing, coopération entre entreprises de transport, subventionnement d'abonnements) pour accroître l'attrait des transports publics. La complexité du système du TRV rend pratiquement impossible d'évaluer l'efficacité des différentes mesures, dont certaines sont locales. Toutefois, le développement globalement positif du taux de couverture des coûts observé au cours des dernières années pour tout le TRV montre que les efforts cumulés portent leurs fruits.

Les appels d'offres permettent de créer de la concurrence entre les entreprises de transport dans le secteur des autobus. Avec des conventions d'objectifs, des progressions concrètes (p. ex. gains d'efficacité) peuvent être fixées pour certaines lignes et entreprises de transport. Les commanditaires attestent que ces deux outils peuvent contribuer à augmenter la rentabilité. Cependant, ces derniers ne sont que très peu utilisés à ce jour.

Texte original en allemand